Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5998

07. 12. 89

Sachgebiet 925

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andres, Blunck, Dr. Gautier, Schreiner, Bernrath, Dr. Böhme (Unna), Kretkowski, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD — Drucksache 11/5794 —

Regulierung von Kfz-Unfallschäden im Ausland

Der Bundesminister der Justiz hat mit Schreiben vom 6. Dezember 1989 – III A 6 7305 – 13 – 32 2846/89 – namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Deutsche jährlich bei Urlaubsreisen im EG-Ausland mit dem Pkw in einen Unfall verwickelt werden, gibt es ggf. eine Länderaufgliederung?

Eine Statistik darüber, wie viele Deutsche jährlich bei Urlaubsreisen im EG-Ausland mit dem PKW in einen Unfall verwickelt werden, gibt es nicht. Eine Statistik gibt es lediglich darüber, wie viele Kraftfahrzeug-Haftpflichtschäden von hier zugelassenen Kraftfahrzeugen im Ausland verursacht werden. 1988 waren das rund 110 000 Schadenfälle, während sich umgekehrt etwa 40 000 Schadenfälle im Bundesgebiet, einschließlich des Landes Berlin, ereigneten, die von ausländischen Fahrzeugen verursacht wurden. Nach der Vereinbarung zwischen dem Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer e.V. (HUK-Verband) in der Bundesrepublik Deutschland und der Staatlichen Versicherung der Deutschen Demokratischen Republik über den Ausgleich von Schäden aus Kraftfahrzeug-Unfällen und zur Finanzierung von Leistungen der Ersten Hilfe bei Kraftfahrzeug-Unfällen vom 10. Mai 1973 sind 1988 außerdem 4 220 Verkehrsunfälle reguliert worden, an denen Kraftfahrer aus der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) einerseits und der DDR andererseits beteiligt waren.

2. Welche Unterschiede bestehen in den EG-Mitgliedstaaten hinsichtlich des Umfanges der Haftpflicht im Vergleich zu der gesetzlichen Kfz-Haftpflicht in der Bundesrepublik Deutschland, und welche Benachteiligungen ergeben sich daraus für Bundesbürger?

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft bestehen sowohl Unterschiede hinsichtlich des jeweiligen Haftungsrechts als auch in bezug auf Umfang und Höhe der jeweils geforderten Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung. Die Unterschiede treffen alle Opfer von Verkehrsunfällen in gleicher Weise; besondere Benachteiligungen für Deutsche ergeben sich daraus nicht.

Anders als in der Bundesrepublik Deutschland, wo der Kraftfahrer für Verschulden und aus Gefährdung haftet, kennen Großbritannien und Irland nur die Verschuldenshaftung. Die Benelux-Staaten haben die Verschuldenshaftung zugunsten des Geschädigten durch eine Haftungsvermutung zu Lasten des Kraftfahrzeug-Führers modifiziert. Dänemark kehrt in bestimmten Fällen die Beweislast um. Das italienische Recht gibt dem Geschädigten Beweiserleichterungen.

Auch die Ersatzleistungen sind in vielen Ländern niedriger als in der Bundesrepublik Deutschland. In Griechenland und Spanien werden Reparaturkosten nur nach den dort üblichen Werkstattpreisen erstattet; Rechnungen deutscher Werkstätten werden entsprechend gekürzt. Die Kosten für einen Gutachter oder einen Anwalt vor Ort sind häufig nicht erstattungsfähig. Auch kennen viele Länder keine Entschädigung für Nutzungsausfall und keine Mietwagenkostenerstattung, ganz zu schweigen von einem Anspruch auf Unkostenpauschale.

Die Bemühungen der Europäischen Gemeinschaft, wenigstens die Höhe der Mindestdeckungssumme zu vereinheitlichen, sind noch nicht abgeschlossen. In der Bundesrepublik Deutschland gelten z. Z. folgende Mindestdeckungssummen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

Für Personenschäden: 1 Mio. DM pro Person, jedoch nur 1,5 Mio. DM pro Unfall bei mehreren Personenschäden;
für Sachschäden: 400 000 DM; für Vermögensschäden: 40 000 DM.

In den übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften gelten zur Zeit folgende gesetzliche Mindestdeckungssummen:

Belgien und Luxemburg haben eine unbegrenzte Deckung für Personen- und für Sachschäden.

Dänemark: 60 Mio. dKr für Personenschäden pro Unfall, jedoch nur 50 Mio. dKr pro Person; 10 Mio. dKr für Sachschäden.

Frankreich: 5 Mio. FF pro Person; 3 Mio. FF für Sachschäden.

Griechenland: 10 Mio. Drachmen für Personenschäden; 2 Mio. Drachmen für Sachschäden.

Großbritannien: unbegrenzte Deckung für Personenschäden; 250 000 Pfund für Sachschäden.

Irland: unbegrenzte Deckung für Personenschäden; 40 000 ir. Pfund für Sachschäden.

Italien: 500 Mio. Lire für Personenschäden pro Unfall, jedoch nur 300 Mio. Lire pro Person; 50 Mio. Lire für Sachschäden.

Niederlande: 2 Mio. hfl pauschal für Personen- und Sachschäden.

Portugal: 20 Mio. Esc für Personen und Sachschäden pro Unfall, jedoch nur 12 Mio. Esc pro Person einschließlich Sachschäden.

Spanien: 8 Mio. Ptas pro Person und 2,2 Mio. Ptas für Sachschäden.

Nach Artikel 5 Abs. 3 der Zweiten Richtlinie des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (84/5/EWG) – (ABl. Nr. L 8 vom 11. Januar 1984) – steht Griechenland eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 1995 zur Verfügung, um den in Artikel 1 Abs. 2 dieser Richtlinie geforderten europäischen Mindeststandard von 350 000 ECU für Personenschäden bei einem Geschädigten, bei mehreren Unfallopfern entweder 350 000 ECU pro Person oder 500 000 ECU pauschal pro Unfall und 100 000 ECU für Sachschäden einzuführen. Die gleiche Übergangsfrist wurde Spanien und Portugal bei ihrem EG-Beitritt eingeräumt.

Auch hier ist noch einmal festzustellen, daß sich aus den unterschiedlichen Deckungssummen keine Benachteiligungen einzelner oder gar deutscher Unfallopfer ergeben, weil alle Opfer von Verkehrsunfällen gleich und wie Angehörige des Landes behandelt werden, in dem sich der Unfall ereignet hat.

3. Sind der Bundesregierung besondere Schwierigkeiten bei der Abwicklung in diesen Ländern hinsichtlich des zeitlichen Rahmens oder anderer Umstände bekannt, die Anlaß geben zu vermuten, daß es sich um bewußte Verschleppung der Regulierung handelt?

Schwierigkeiten und Enttäuschungen der Schadenregulierung für Auslandsunfälle haben verschiedene Ursachen. Häufig sind unzureichende Versicherungssummen und geringe Ersatzleistungen die Ursachen dafür. Sprachprobleme und Unkenntnis der maßgeblichen Rechtsordnung sind weitere Ursachen der Enttäuschungen. Die Haftung und die Entschädigungsleistungen richten sich in der Regel nach dem Recht des Unfallortes.

Standard und Fristen der Schadenregulierung haben in der Bundesrepublik Deutschland ein ausgesprochen hohes Niveau, das noch nicht in allen anderen europäischen Ländern erreicht wird. Anhaltspunkte dafür, daß in den anderen Ländern die Schadenregulierung bewußt verschleppt wird, insbesondere dann, wenn Ausländer beteiligt sind, sind der Bundesregierung und dem HUK-Verband nicht bekannt. Anhaltspunkte für eine Benachteiligung von Deutschen bei der Regulierung von Kraftfahrzeug-Unfällen im Ausland gibt es nicht.

4. Hält es die Bundesregierung für angemessen, daß in einem vereinigten Europa mit sehr hohem grenzüberschreitendem privaten Kfz-Verkehr derart unterschiedliche Haftungsformen bestehen?

Die Bundesregierung setzt sich mit Nachdruck dafür ein, daß die Mindestdeckungssummen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften den tatsächlichen Bedürfnissen angepaßt werden. Dies ist auch ein Ziel der Europäischen Gemeinschaften, die hierzu bereits 1972 und 1983 zwei Richtlinien zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung verabschiedet haben.

Einen weiteren Beitrag zur Harmonisierung des europäischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrechts wird die Dritte Richtlinie betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung leisten, zu der noch in diesem Jahr ein gemeinsamer Standpunkt des Rates festgelegt werden soll. Ziel dieser neuen Richtlinie ist die weitere Verminderung der zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede in bezug auf Umfang und Geltungsbereich des Kraftfahrzeug-Versicherungsschutzes und die Verbesserung des Verkehrsopferschutzes, um insgesamt den Mindeststandard des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsschutzes in Europa zu heben und die Freizügigkeit für Autotouristen innerhalb der Gemeinschaft durch Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu fördern.

Alle genannten Richtlinien haben Fragen der Versicherungspflicht zum Gegenstand; eine Angleichung der zivilrechtlichen Haftungsvorschriften wird von der Kommission gegenwärtig nicht beabsichtigt.

5. Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, auf die Versicherer hinzuwirken, daß sie im Rahmen eines ggf. noch abzuschließenden Europäischen Versicherungsabkommens für ihre Kunden die Schadenabwicklung vornehmen, wie dieses bei Schäden im innerdeutschen Reiseverkehr schon heute der Fall ist?

Die Regelung von Kraftfahrzeug-Unfällen erfolgt in der Regel zugunsten der geschädigten Verkehrsopfer und nicht für den haftpflichtigen Kraftfahrer und Versicherungsnehmer. Die Regulierung hat regelmäßig auf der Grundlage des am Unfallort geltenden Rechtes zu erfolgen und wird bei Beteiligung ausländischer Kraftfahrzeuge im europäischen Ausland auf der Grundlage des „Grüne-Karte-Abkommens" vom nationalen Büro des Unfalllandes vorgenommen. Auch die Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom April 1972 und Dezember 1983 über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht gehen davon aus, daß die Regulierung von Auslandsunfällen im Gebiet der Europäischen Gemeinschaften nach dem Grüne-Karte-Abkommen stattfindet. Zur Verbesserung der Rechtsstellung der Verkehrsopfer insbesondere dann, wenn der Unfall durch ein nicht versichertes oder nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht wurde, soll durch eine Dritte Richtlinie des Rates betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Eintrittspflicht des Garantiefonds verstärkt werden.

Die Vereinbarung zwischen dem Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer e. V. (HUK-Verband) in der Bundesrepublik Deutschland und der Staatlichen Versicherung der Deutschen Demokratischen Republik über den Ausgleich von Schäden aus Kraftfahrzeug-Unfällen und zur Finanzierung von Leistungen der Ersten Hilfe bei Kraftfahrzeug-Unfällen vom 10. Mai 1973 ersetzt im innerdeutschen Verhältnis das Grüne-Karte-Abkommen und ermöglicht dadurch eine in beiden Richtungen grenzüberschreitende Schadenregulierung trotz fehlender Konvertibilität der DDR-Währung.

Die Ablösung des Grüne-Karte-Abkommens in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften durch ein neues, am innerdeutschen Schadenregulierungsabkommen orientiertes europäisches Versicherungsabkommen wird gegenwärtig weder von der Europäischen Gemeinschaft noch von der europäischen Versicherungswirtschaft in Erwägung gezogen.

Kraftfahrer und Verkehrsteilnehmer, die eine Verbesserung ihres Unfall- und Rechtsschutzes im Ausland über den dort geltenden gesetzlichen Mindeststandard hinaus wünschen, haben die Möglichkeit, entsprechenden weitergehenden Versicherungsschutz durch Unfall-, Kasko- und Rechtsschutzversicherungen zu erwerben.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333